m²

SUPLEMENTO DE VIVIENDA
DE **PAGINA/12** AÑO - Nº119
SABADO 12 DE MAYO DE 2001



OTRA CARA PARA EL PUERTO

El Gobierno de la Ciudad proyecta la transformación de su puerto en un activo motor del desarrollo económico. Para ello, ya se elaboró el listado de obras y falencias pendientes para convertirlo en una plaza de carga y descarga de primera línea.

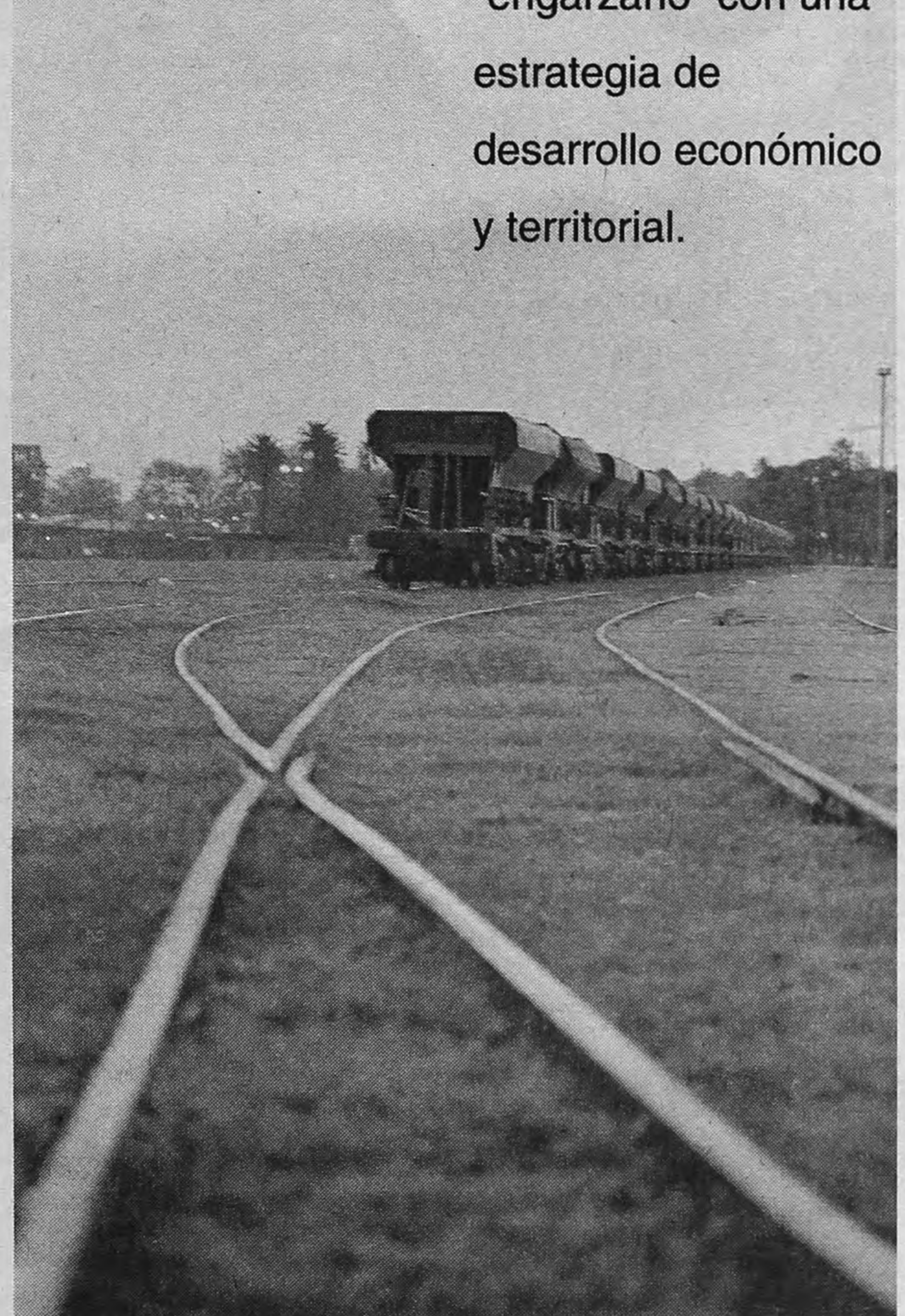
Pablo Piovano

LAS OBRAS DE INFRAESTRUCTURA PEND
EN EL PUERTO DE BUENOS AIRES

Puerto de fa
profun

El de Buenos Aires sigue siendo uno de los puertos más importantes del mundo, pese a sus carencias de funcionalidad y su limitado aporte al desarrollo económico de la ciudad. Tras conseguir su traspaso a manos locales, el Gobierno de la Ciudad se plantea "engarzarlo" con una estrategia de desarrollo económico y territorial.

Pablo Piovano



m² Por Liliana Sánchez

El puerto de Buenos Aires conserva uno de los puestos de liderazgo en Sudamérica y ocupa el lugar 26° en el ranking mundial en cuanto a tráfico de contenedores. Sin embargo, le faltarían algunas obras de infraestructura para ubicarlo entre los puertos de tercera generación y, a su vez, poder contribuir al desarrollo económico de la ciudad-puerto a la que pertenece, como ocurre con Barcelona o Génova.

Dotarlo de mayor funcionalidad requeriría mejorar su accesibilidad, en particular en lo referido al modo ferroviario, creando un centro logístico de transferencia intermodal de cargas (del tren al barco). También una estación marítima de pasajeros y un centro de negocios o sede administrativa, donde localizarían sus oficinas diversas empresas, relacionadas o no con la actividad portuaria.

Estos son los proyectos pendientes en la Secretaría de Desarrollo Económico del Gobierno de la Ciudad, el organismo que ahora está concentrado en el avance de las gestiones para el traspaso definitivo del puerto a la órbita del Gobierno local. Precisamente éste, el de Buenos Aires, es el único puerto que queda aún en manos del Gobierno nacional, ya que todos los demás fueron transferidos a las administraciones provinciales a partir de 1992, cuando se sancionó la ley de Puertos.

En sintonía con las nuevas realidades económicas, derivadas de la globalización o bien estrictamente locales, en la última década los puertos urbanos tuvieron importantes transformaciones en todo el mundo. En algunos casos, y para responder a la estrategia diseñada por las grandes compañías navieras para su tráfico global de mercaderías, se crearon los "superpuertos" alejados geográficamente (por lo menos 100 km) del centro de la ciudad.

La otra variante tiene que ver con la nueva fisonomía y dinámica que fueron adquiriendo las ciudades-puerto, como ocurrió en Barcelona, Londres, Génova y también en Buenos Aires. En éstas hubo un doble aprovechamiento de las instalaciones portuarias, de manera que las estructuras más obsoletas (como los doques de Puerto Madero donde antes se almacenaban cereales) fueron reconvertidos urbanísticamente para darle otros usos, en un proceso similar a los docklands londinenses.

Al mismo tiempo, los espacios directamente involucrados con los movimientos de carga y las transacciones comerciales de importación y exportación fueron modernizados, y adoptaron nuevas tecnologías para maximizar sus condiciones de operatividad; tal es el caso de Puerto Nuevo o Dock Sud. "Los gobiernos pueden decidir que los puertos tienen que ver con los nuevos tráficos a nivel mundial, o que además puedan servir al desarrollo de la propia ciudad o metrópoli. Creo que al puerto de Buenos Aires habría que colocarlo en esta segunda tipología, y por lo tanto el futuro desarrollo portuario debería estar engarzado en una estrategia de desarrollo económico y territorial metropolitano", sostiene Pablo Cicolella, coordinador del Programa de Desarrollo Económico y Territorial de la Secretaría de Desarrollo Económico del Gobierno de la Ciudad.

Obras en carpeta

Probablemente antes de que finalice mayo se lance la convocatoria para definir el proyecto y la construcción de la estación marítima de pasajeros que estará ubicada en Dársena Norte. En los últimos años, Buenos Aires ha ido captando un número creciente de pasajeros/turistas vía crucero, al punto que en el último verano fueron alrededor de 85 mil los que debieron desembarcar entre grúas y contenedores, por no contar con las instalaciones adecuadas para este fin.

Seguramente se tomaron en cuenta las proyecciones que indican que en los próximos cinco años llegarán 200 mil pasajeros anuales, para establecer como una de las prioridades la construcción de la estación, cuya fecha estimada de inauguración sería la temporada 2003/04.

Decisión: ***"Los gobiernos pueden decidir que los puertos tienen que ver con los nuevos tráficos a nivel mundial, o servir al desarrollo de la propia ciudad".***

Por otro lado, si bien actualmente sólo el 2 o 3 por ciento de las cargas que llegan al puerto lo hacen por vía ferroviaria, la intención es acercarse al patrón internacional, que oscila entre el 20 y 30 por ciento. Para eso se necesita mejorar la conectividad entre los distintos ramales, y de éstos con el puerto, además de destinar espacios con infraestructura logística para la consolidación y desconsolidación de cargas en gran escala.

También, y a la manera del Port Bel de Barcelona, habrá un lugar reservado para establecer un Centro de Negocios, una sede corporativa o conjunto de oficinas, que pueda nuclear a todas aquellas compañías que

El de Buenos Aires sigue siendo uno de los puertos más importantes del mundo, pese a sus carencias de funcionalidad y su limitado aporte al desarrollo económico de la ciudad. Tras conseguir su traspaso a manos locales, el Gobierno de la Ciudad se plantea "engarzarlo" con una estrategia de desarrollo económico y territorial.

Pablo Piovano

LAS OBRAS DE INFRAESTRUCTURA PENDIENTES EN EL PUERTO DE BUENOS AIRES

Puerto de fallas profundas

m² Por Liliana Sánchez

El puerto de Buenos Aires conserva uno de los puestos de liderazgo en Sudamérica y ocupa el lugar 26º en el ranking mundial en cuanto a tráfico de contenedores. Sin embargo, le faltarían algunas obras de infraestructura para ubicarlo entre los puertos de tercera generación y, a su vez, poder contribuir al desarrollo económico de la ciudad-puerto a la que pertenece, como ocurre con Barcelona o Génova.

Dotarlo de mayor funcionalidad requeriría mejorar su accesibilidad, en particular en lo referido al modo ferroviario, creando un centro logístico de transferencia intermodal de cargas (del tren al barco). También una estación marítima de pasajeros y un centro de negocios o sede administrativa, donde localizarían sus oficinas diversas empresas, relacionadas o no con la actividad portuaria.

Estos son los proyectos pendientes en la Secretaría de Desarrollo Económico del Gobierno de la Ciudad, el organismo que ahora está concentrado en el avance de las gestiones para el traspaso definitivo del puerto a la órbita del Gobierno local. Precisamente éste, el de Buenos Aires, es el único puerto que queda aún en manos del Gobierno nacional, ya que todos los demás fueron transferidos a las administraciones provinciales a partir de 1992, cuando se sancionó la ley de Puertos.

En sintonía con las nuevas realidades económicas, derivadas de la globalización o bien estrictamente locales, en la última década los puertos urbanos tuvieron importantes transformaciones en todo el mundo. En algunos casos, y para responder a la estrategia diseñada por las grandes compañías navieras para su tráfico global de mercaderías, se crearon los "superpuertos" alejados geográficamente (por lo menos 100 km) del centro de la ciudad.

La otra variante tiene que ver con la nueva fisonomía y dinámica que fueron adquiriendo las ciudades-puerto, como ocurrió en Barcelona, Londres, Génova y también en Buenos Aires. En éstas hubo un doble aprovechamiento de las instalaciones portuarias, de manera que las estructuras más obsoletas (como los doques de Puerto Madero donde antes se almacenaban cereales) fueron reconvertidos urbanísticamente para darle otros usos, en un proceso similar a los docklands londinenses.

Al mismo tiempo, los espacios directamente involucrados con los movimientos de carga y las transacciones comerciales de importación y exportación fueron modernizados, y adoptaron nuevas tecnologías para maximizar sus condiciones de operatividad; tal es el caso de Puerto Nuevo o Dock Sud. "Los gobiernos pueden decidir que los puertos tienen que ver con los nuevos tráficos a nivel mundial, o que además puedan servir al desarrollo de la propia ciudad o metrópoli. Creo que al puerto de Buenos Aires habría que colocarlo en esta segunda tipología, y por lo tanto el futuro desarrollo portuario debería estar engarzado en una estrategia de desarrollo económico y territorial metropolitano", sostiene Pablo Cicolella, coordinador del Programa de Desarrollo Económico y Territorial de la Secretaría de Desarrollo Económico del Gobierno de la Ciudad.

Obras en carpeta

Probablemente antes de que finalice mayo se lance la convocatoria para definir el proyecto y la construcción de la estación marítima de pasajeros que estará ubicada en Dársena Norte. En los últimos años, Buenos Aires ha ido captando un número creciente de pasajeros/turistas vía crucero, al punto que en el último verano fueron alrededor de 85 mil los que debieron desembarcar entre grúas y contenedores, por no contar con las instalaciones adecuadas para este fin.

Seguramente se tomaron en cuenta las proyecciones que indican que en los próximos cinco años llegarán 200 mil pasajeros anuales, para establecer como una de las prioridades la construcción de la estación, cuya fecha estimada de inauguración sería la temporada 2003/04.

Decisión: ***"Los gobiernos pueden decidir que los puertos tienen que ver con los nuevos tráficos a nivel mundial, o servir al desarrollo de la propia ciudad".***

Por otro lado, si bien actualmente sólo el 2 o 3 por ciento de las cargas que llegan al puerto ló hacen por vía ferroviaria, la intención es acercarse al patrón internacional, que oscila entre el 20 y 30 por ciento. Para eso se necesita mejorar la conectividad entre los distintos ramales, y de éstos con el puerto, además de destinar espacios con infraestructura logística para la consolidación y desconsolidación de cargas en gran escala.

También, y a la manera del Port Bel de Barcelona, habrá un lugar reservado para establecer un Centro de Negocios, una sede corporativa o conjunto de oficinas, que pueda nuclear a todas aquellas compañías que quieran observar un frente fluvial o marítimo, más allá de que tengan que ver o no con la actividad portuaria.

En la actualidad, el puerto está operando en un poco más del 50 por ciento de su capacidad operativa instalada; no obstante, en un futuro también se deberán encarar obras de dragado si se pretende recibir a los modernos barcos, ya en circulación, con capacidad para 6 mil o 7 mil TEUS (contenedores medianos de 20 pies). Hoy sólo entran a Buenos Aires los de 3 mil o 4 mil TEUS.

Las conversaciones que mantienen los funcionarios de la Secretaría de Desarrollo Económico de la Ciudad con los de la Administración General de Puertos, de jurisdicción nacional, son para definir los plazos y las condiciones en que se hará efectivo el traspaso del puerto a la órbita local. Se sabe que el primer paso será la firma de un convenio entre los titulares de ambos Ejecutivos (local y nacional). También se deberá acordar un período de transición durante el cual habrá una co-administración ejercida por una Sociedad Administradora del Puerto (SAP), integrada con representantes del Gobierno nacional, de la Ciudad y un número todavía no determinado de directores que representen al sector privado (importadores, exportadores, concesionarios de las terminales portuarias, cargadores y sindicatos). Una vez concluida la transición, la administración del puerto quedaría a cargo exclusivamente del Gobierno de la Ciudad.

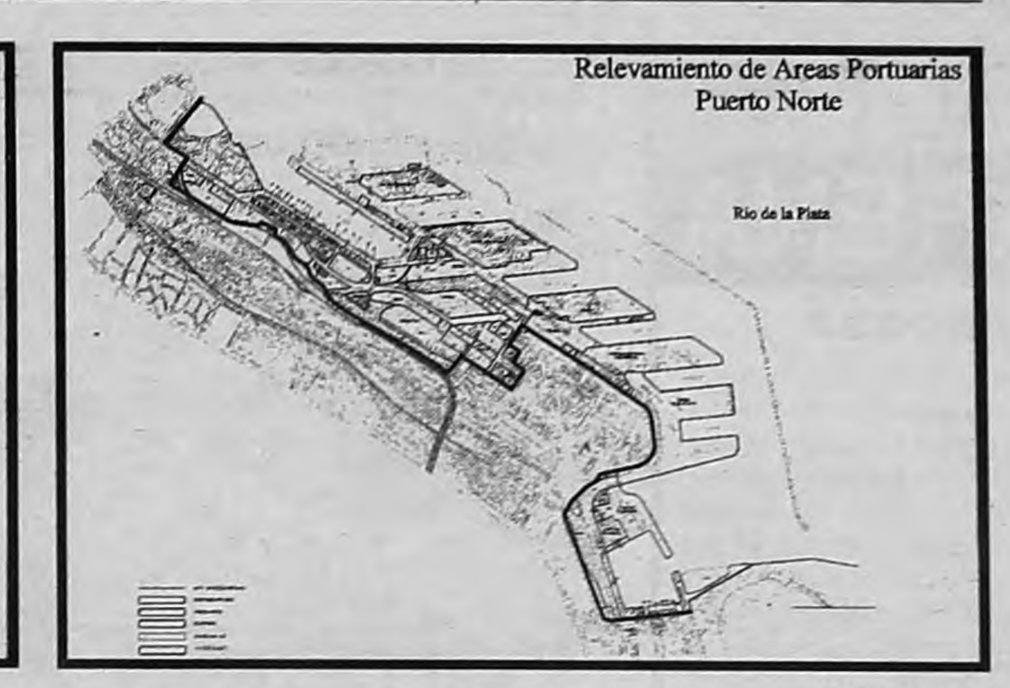
Además, y pese a que hoy el puerto se encuentra desconectado de la ciudad, contribuyó desde siempre a modelar la identidad cultural de Buenos Aires. "Somos porteños, hay una fuerte identificación entre la ciudad y el puerto, pero es preciso que empiece a haber una mayor relación y armonía entre ambos", dice Cicolella. Para lograr esta conectividad cultural, se piensa en el puerto también como un espacio patrimonial y turístico, en el que se puedan armar circuitos de paseos públicos, estableciendo previamente qué lugares pueden ser visitados y cuáles no. La idea del puerto inaccesible ya no corresponde a los tiempos que corren.

Puerto Madero

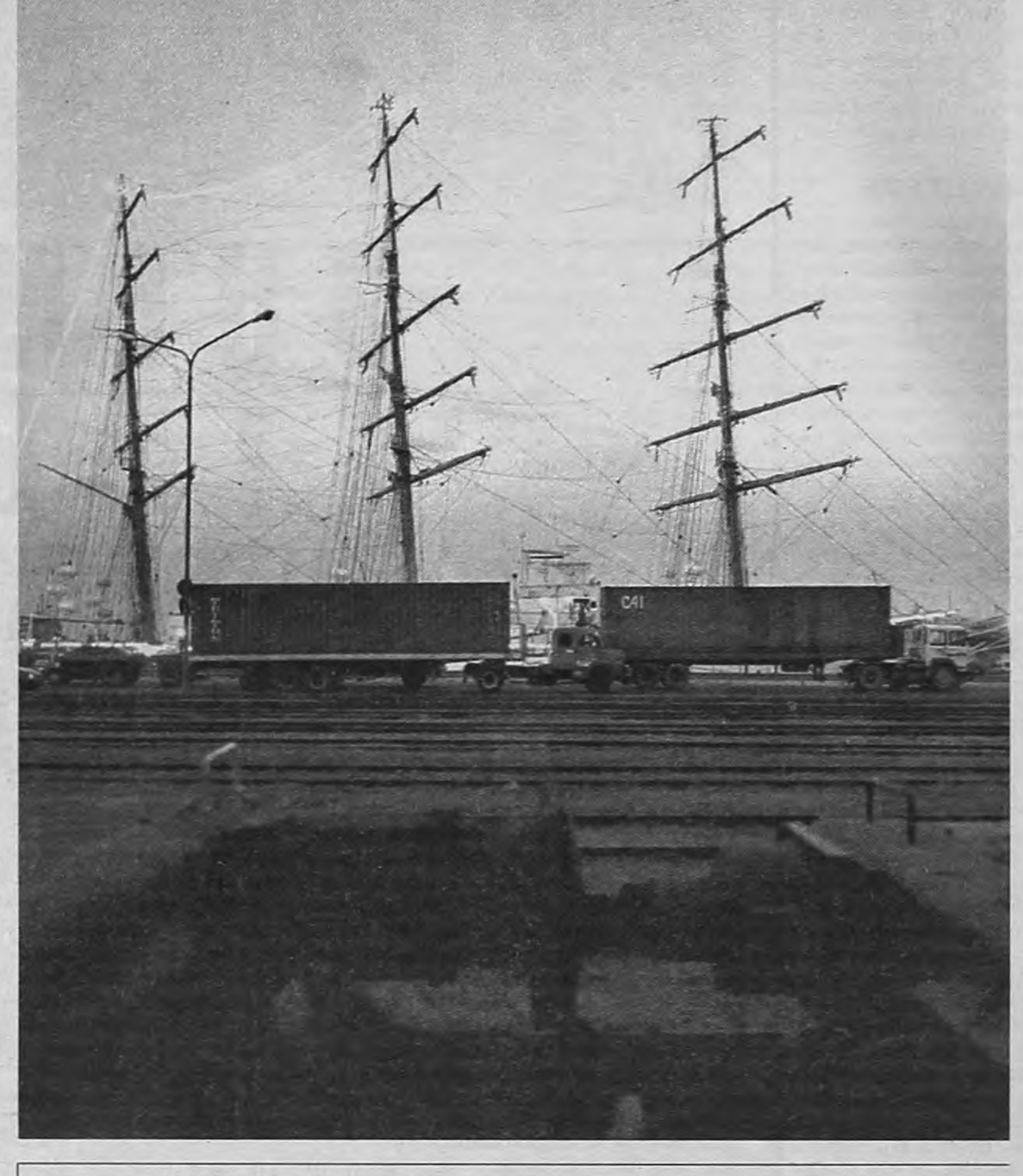
Recién el tercer proyecto presentado por Eduardo Madero para la construcción del puerto de Buenos Aires obtuvo aprobación parlamentaria en octubre de 1882. Entre las idas y vueltas anteriores, hubo un rechazo de la Cámara de Senadores (por entender que una obra de tal magnitud no podía entregarse a una empresa privada) y un concurso de proyectos inconcluso. Finalmente, Madero organizó su compañía Eduardo Madero e Hijos, y firmó contratos con los ingenieros hidráulicos Sir John Hawkshaw, Son & Hayter y con los constructores Tomás A. Walker y Sir W.G. Armstrong Michel & Co.

Los trabajos comenzaron en marzo de 1887 y la inauguración del Puerto Madero, como se lo denominó oficialmente, fue el 28 de enero de 1889, con la asistencia de autoridades nacionales, eclesiásticas y masiva presencia de público. Se acababan tres siglos durante los cuales Buenos Aires fue una ciudad portuaria que no tenía puerto. En esta ocasión, "el señor Madero repartió medallas conmemorativas de cobre; éstas llevaban la siguiente inscripción en el anverso: 'Los concesionarios Eduardo Madero e Hijos al Pueblo Argentino'", observa Edgardo J. Roca, en su libro *El Puerto de Buenos Aires en la Historia*.



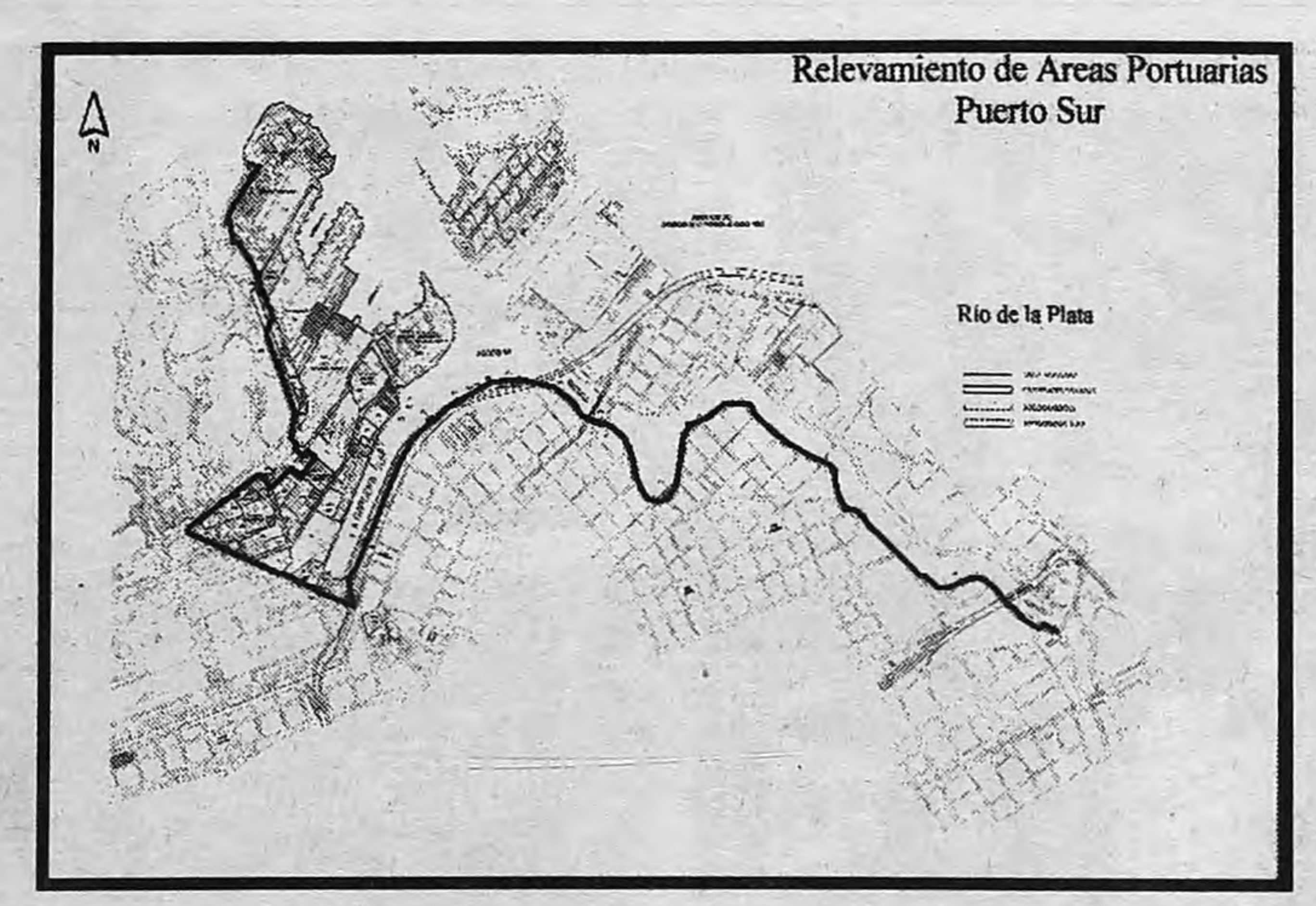


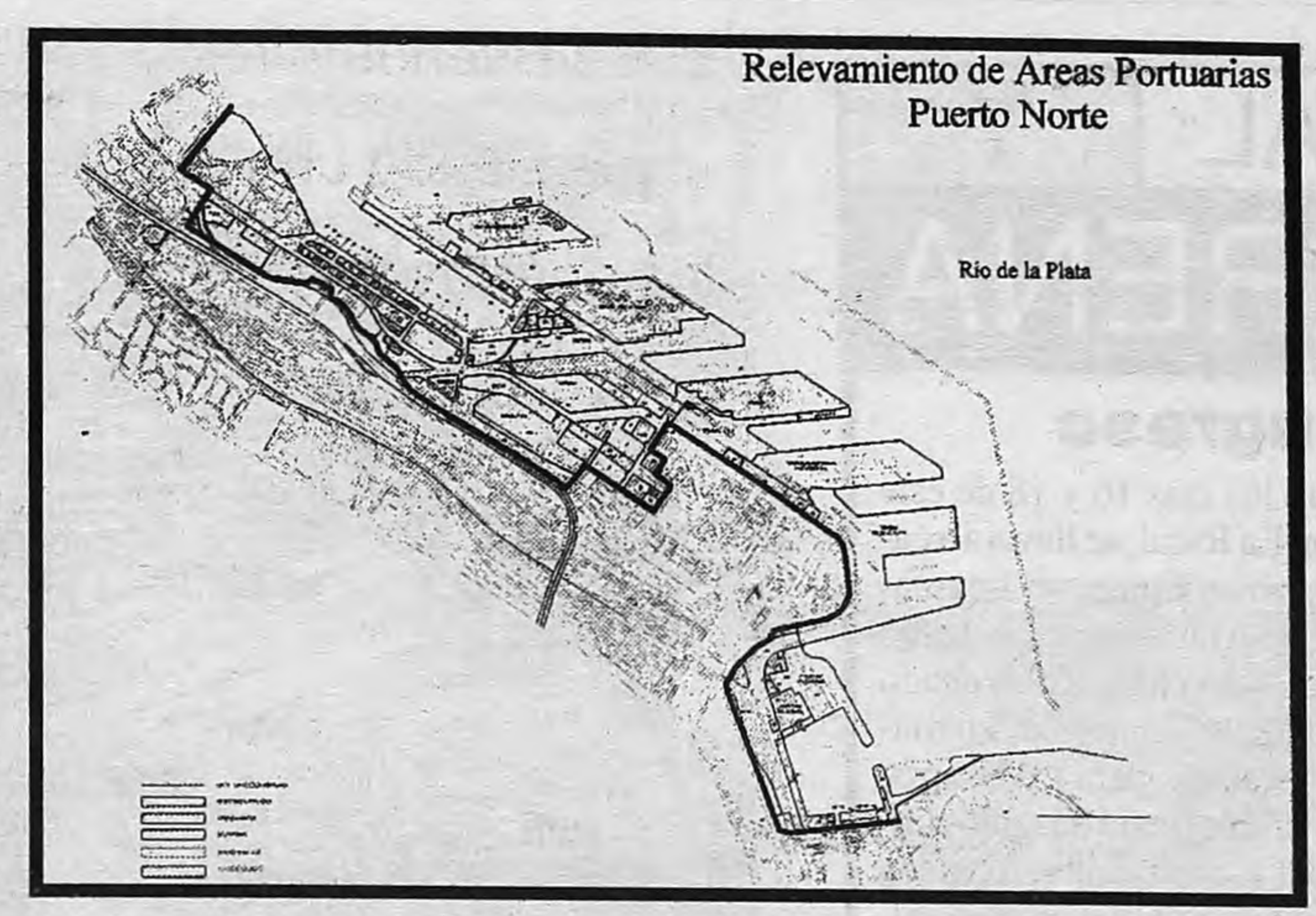
Pablo Piovano



IENTES

llas
das





uieran observar un frente fluvial o narítimo, más allá de que tengan que er o no con la actividad portuaria.

En la actualidad, el puerto está perando en un poco más del 50 por ento de su capacidad operativa stalada; no obstante, en un futu- también se deberán encarar obras e dragado si se pretende recibir a s modernos barcos, ya en circula- ón, con capacidad para 6 mil o 7 il TEUS (contenedores medianos e 20 pies). Hoy sólo entran a Bue- os Aires los de 3 mil o 4 mil TEUS.

Las conversaciones que mantie- en los funcionarios de la Secreta- a de Desarrollo Económico de la iudad con los de la Administración eneral de Puertos, de jurisdicción acional, son para definir los plazos las condiciones en que se hará fectivo el traspaso del puerto a la rbita local. Se sabe que el primer aso será la firma de un convenio ntre los titulares de ambos Ejecu- vos (local y nacional). También se eberá acordar un período de tran- ción durante el cual habrá una co- dministración ejercida por una So- edad Administradora del Puerto SAP), integrada con representan- s del Gobierno nacional, de la Ciu- ad y un número todavía no deter- inado de directores que represen- n al sector privado (importadores, xportadores, concesionarios de las rminales portuarias, cargadores y ndicatos). Una vez concluida la ansición, la administración del uerto quedaría a cargo exclusiva- ente del Gobierno de la Ciudad.

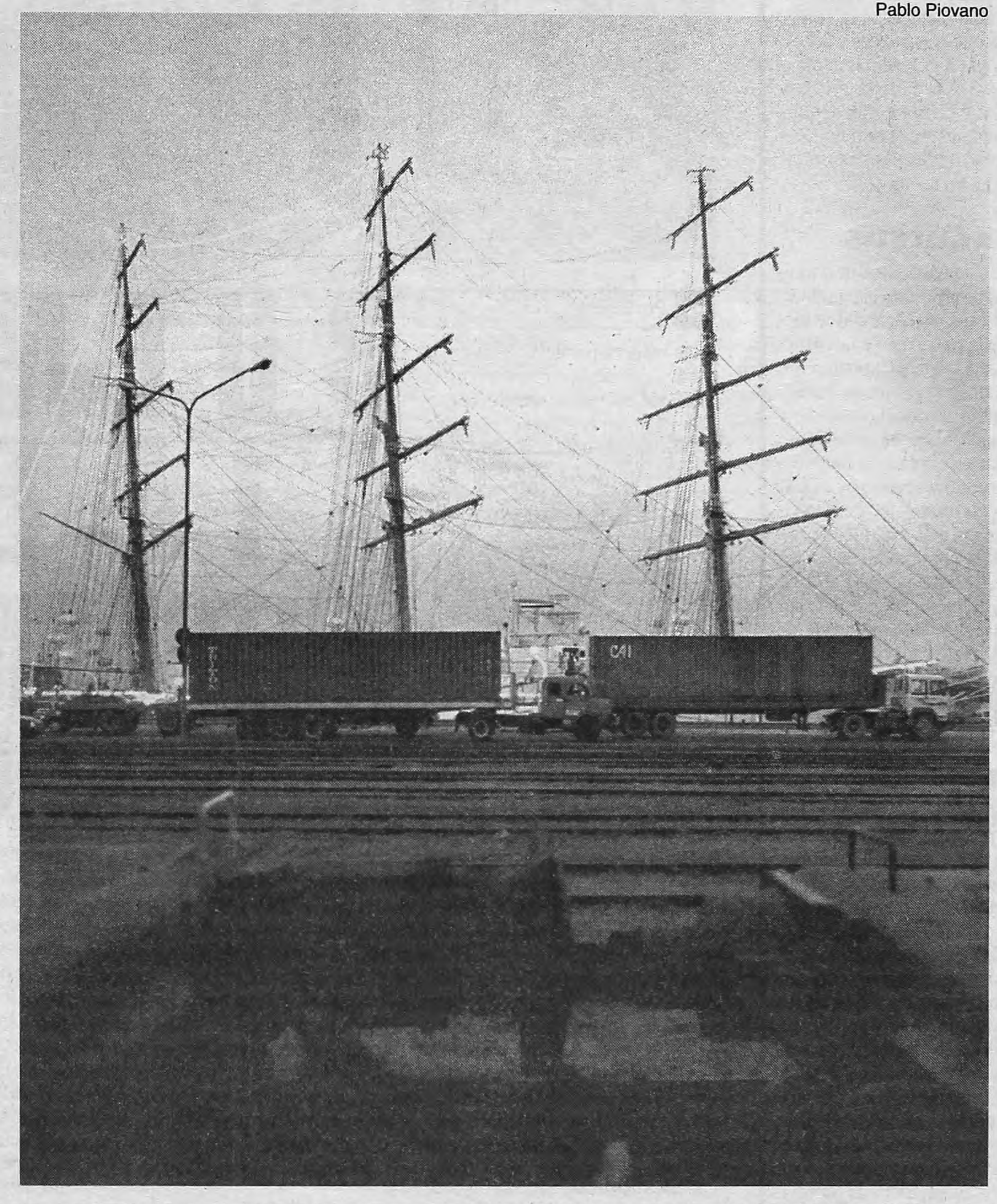
Además, y pese a que hoy el puer- se encuentra desconectado de la udad, contribuyó desde siempre a modelar la identidad cultural de Buenos Aires. "Somos porteños, hay una fuerte identificación entre la ciudad y el puerto, pero es preciso que empiece a haber una mayor relación y armonía entre ambos", dice Cicolella. Para lograr esta conectividad cultural, se piensa en el puerto también como un espacio patrimonial y turístico, en el que se puedan armar circuitos de paseos públicos, estableciendo previamente qué lugares pueden ser visitados y cuáles no. La idea del puerto inaccesible ya no corresponde a los tiempos que corren.

Puerto Madero

Recién el tercer proyecto presentado por Eduardo Madero para la construcción del puerto de Buenos Aires obtuvo aprobación parlamentaria en octubre de 1882. Entre las idas y vueltas anteriores, hubo un rechazo de la Cámara de Senadores (por entender que una obra de tal magnitud no podía entregarse a una empresa privada) y un concurso de proyectos inconcluso. Finalmente, Madero organizó su compañía Eduardo Madero e Hijos, y firmó contratos con los ingenieros hidráulicos Sir John Hawkshaw, Son & Hayter y con los constructores Tomás A. Walker y Sir W.G. Armstrong Michel & Co.

Los trabajos comenzaron en marzo de 1887 y la inauguración del Puerto Madero, como se lo denominó oficialmente, fue el 28 de enero de 1889, con la asistencia de autoridades nacionales, eclesiásticas y masiva presencia de público. Se acababan tres siglos durante los cuales Buenos Aires fue una ciudad portuaria que no tenía puerto. En esta ocasión, "el señor Madero repartió medallas conmemorativas de cobre; éstas llevaban la siguiente inscripción en el anverso: 'Los concesionarios Eduardo Madero e Hijos al Pueblo Argentino'", observa Edgardo J. Roca, en su libro *El Puerto de Buenos Aires en la Historia*.

Pablo Piovano



CAL Y ARENA

Congreso

Entre los días 16 y 18 de este mes, en La Rural, se llevará a cabo el primer Congreso Internacional de Aluminio, organizado por la CAIAyMA. Convocado bajo el lema "Aluminio, un material necesario para el desarrollo sostenible", está dirigido a directivos, profesionales, técnicos del sector y público en general. Las conferencias estarán a cargo de especialistas locales y del exterior, e incluirán temas como el aluminio en el transporte, la producción y la protección del medio ambiente, su uso como recubrimiento, y las extrusiones de aluminio en la construcción.

Concursos

La Sociedad Central de Arquitectos informó que están abiertos el Concurso Nacional de Ideas para la Plaza del Tercer Milenio para Salta y el Concurso Nacional de Anteproyectos para el Complejo Edilicio Judicial y Parque Público en Comodoro Rivadavia, Chubut. El cierre del primero, organizado por el Colegio de Arquitectos de Salta y promovido por el Arzobispado de Salta y el gobierno de la provincia, está previsto para el 16 de julio. El segundo, organizado por la Sociedad de Arquitectos de Comodoro Rivadavia y auspiciado por la Federación Argentina de Entidades de Arquitectos, cierra el 22 de junio.

Empresas

Alba. La empresa líder en pinturas presentó una innovadora forma de organizar los colores. "Language of colors" es la colección que orienta y brinda a los consumidores inspiración a la hora de elegir tonos, garantizando así armoniosos proyectos. Los colores fueron organizados por Alba en cuatro grupos, de acuerdo a las sensaciones que provocan: cálidos, frescos, calmos y vibrantes. A su vez, cada uno de estos grupos posee una gran variedad de colores que armonizan perfectamente entre sí.

Easy. En su local de San Isidro, inauguró un nuevo sector enteramente dedicado a la construcción, con el más completo surtido de la Argentina. El sector, de 2500 m2, cuenta con entrada independiente y dispone de un drive-in diseñado para entrar con el transporte propio, seleccionar los productos para la obra y cargarlos directamente. Es un nuevo concepto pensado para el profesional, que le permitirá abastecerse sin pérdida de tiempo de maderas, machimbres, chapas, perfiles, postes, alambres, cementos, cales, ladrillos, tejas, membranas y entre otros materiales.



BUENOS AIRES: AUTONOMIA Y GOBERNABILIDAD/I

La cuestión de la gobernabilidad del Area Metropolitana de Buenos Aires emerge en paralelo a la crisis política. El autor ofrece aquí la primera parte de un análisis sobre la frustración de los proyectos innovadores.

m² Por Pedro C. Sonderéguer*

De manera paralela a una crisis política que desnuda paso a paso la debilidad del pensamiento progresista local, emerge, en el plano de la política urbana, la cuestión de la gobernabilidad del Area Metropolitana de Buenos Aires, elemento común de los problemas de la ciudad (desde el tendido de las infraestructuras hasta la extensión de los servicios, desde la recaudación hasta la descentralización). Comprobación tardía de viejos problemas pendientes.

Ahora, ¿no tiene acaso Buenos Aires una Constitución? ¿No debería esta Carta Magna orientar los destinos de la ciudad, servir de base para la resolución de sus problemas de gobierno, fijar metas y objetivos para la acción institucional? Siendo el objetivo último de toda Constitución el de asegurar la gobernabilidad, ¿no deberían buscarse en la Constitución de la Ciudad Autónoma los principios que muestren el camino a seguir?

A mediados del siglo XIX, en el Río de la Plata, en un mundo donde de las comunicaciones eran difíciles, el acceso a la información un privilegio y en condiciones políticas poco favorables, Juan Bautista Alberdi estructuró su propuesta de Constitución para las Provincias Unidas a partir de tres procedimientos ejemplares: en primer lugar, siguiendo una impecable serie de silogismos, fue presentando y fundamentando los temas básicos que a su juicio condicionaban el desarrollo del país y debían preocupar en la redacción de la Constitución, estableciendo prioridades.

Así: a) una crítica de la situación ordena, desde las primeras páginas de ***Las Bases***, los elementos de la cuestión constitucional del Plata; b) en segundo lugar, el análisis de las constituciones ya ensayadas en el país y en América (Chile, Perú, Colombia, México, Uruguay, Paraguay, California) traza el panorama general, el estado histórico de la cuestión; c) en los siguientes 25 capítulos, es analizado el conjunto de los factores, arraigando los objetivos generales en procedimientos terrenales muy precisos: población, infraestructura, economía. Así, Alberdi levanta un horizonte de valores y grandes metas orientadoras; analiza errores y aciertos de los cuarenta años anteriores; propone, en fin, un texto donde se establecen los objetivos y los procedimientos "para hacerlos cumplir y desarrollarlos". Su trabajo es, al mismo tiempo, la conclusión de las necesidades y posibilidades del país en el contexto mundial y el resultado de una lucha interna de décadas.

A mediados de los pasados años 90, la Ciudad de Buenos Aires fundamentó su Constitución en una suerte de manifestaciones de deseo, ausente toda referencia al contexto regional y mundial, al camino recorrido por el país en los años anteriores y ausente, en fin, cualquier propuesta tendiente a la realización efectiva de aquellas manifestaciones. Derivación inevitable de la premisa que, al establecer la autonomía del territorio federal como objetivo fundamental y suficiente, soslayaba la cuestión de la gobernabilidad del conjunto. Así, la cuestión de los límites y recursos es despachada en dos artículos y la cuestión de la productividad olvidada.

Nacida en una época de grandes transformaciones e irremediable confusión, donde pocos distinguían el nacimiento de una nueva economía, esta Carta Magna nacida vieja es hoy más un corsé que una verdadera herramienta de gobierno. La Estatuyente quedó atrapada en la coyuntura. Los proyectos innovadores, que intentaban presentar cuestiones territoriales y de participación ciudadana en la elaboración de la política urbana fueron derivados y cajoneados: así, todas las grandes cuestiones de la ciudad metropolitana quedaron fuera de su cometido. Aquella prudencia es hoy un error.

Lo propio de una Constitución es crear precedentes, romper con el sistema jurídico heredado, construir la herramienta institucional capaz de operar sobre el futuro. Abundan los letrados que acusan a los economistas de ser meros contadores (lo que muchas veces resulta cierto), sin advertirque ellos mismos confunden el Derecho con la fiscalía y luego reducen la fiscalía al horizonte notarial. En plena época de cambios históricos la ciudad necesitaba un Sièyes, pero de aquellos improbables Sièyes sólo tuvo las contradicciones.

Todas las constituciones nacen como consecuencia de una necesidad institucional y un pacto que pretende condicionarlas. Su primera acción soberana es ampliar su campo y reformular ese origen. Esto es una necesidad de su justificación histórica, una necesidad de su función. Si el pacto es o se mantiene más fuerte, los documentos emanados de esta asamblea limitada verán la luz anulados de entrada por su aceptación del mismo *statu quo* que deberían aspirar a transformar.

** Arquitecto. Director de la carrera de Gestión Ambiental Urbana de la Universidad Nacional de Lanús.*